

川崎市総合計画有識者会議第3回ラウンドテーブル  
議事録

日 時 平成27年3月13日(金) 10:00~12:00

会 場 川崎市役所 第4庁舎 第3会議室

出席者

委 員 秋山委員(欠席)、出石委員、垣内委員、中井委員、平尾委員、涌井委員

ゲストアドバイザー 大西隆氏(豊橋技術科学大学 学長・日本学術会議 会長)

市 側 福田市長、綿貫まちづくり局総務部長、金子建設緑政局長、瀧峠総合企画局長、唐  
仁原都市経営部長、久万企画調整課長

議 題 開会

市長あいさつ

出席者紹介

1 テーマ「都市構造と交通体系」

ゲストアドバイザー 大西隆氏(豊橋技術科学大学 学長・日本学術会議 会長)

2 その他(次回会議等の開催等)

閉会

公開及び非公開の別 公開

傍聴者 1名

議事

開会

(事務局)

ただいまから川崎市総合計画有識者会議の第3回ラウンドテーブルを開催させていただきます。私は総合企画局企画調整課長の久万と申します。どうぞよろしく願いいたします。本日のラウンドテーブルも先般の有識者会議と同様に公開とさせていただいておりますので、マスコミの取材等を許可しておりますことをあらかじめご了解いただければと存じます。あわせて、本会議の支援ということで民間会社の方もご同席いただいておりますので、ご了承いただきたいと存じます。

それでは、最初に、お手元にお配りしている資料の確認からさせていただきます。

●第3回ラウンドテーブル 次第

●委員名簿

- 座席表
- 資料 1 川崎市総合計画市民検討会議・第3部会 開催結果
- 資料 2 川崎市総合計画市民検討会議・第3部会 「暮らし・交通」グループディスカッションまとめ
- 資料 3 総合計画における都市構造及び交通体系の基本的な方向性について
- 資料 4 都市構造及び交通体系について（案）
- 資料 5 有識者会議・市民検討会議の流れ（案）
- 参考資料 1 都市構造及び交通体系について（案）参考資料
- 参考資料 2 第2回川崎市総合計画有識者会議 開催結果概要

あわせて、追加資料として、川崎市総合都市交通計画概要版と市バスマップ、大西先生からいただきました「川崎市総合計画有識者会議第3回ラウンドテーブル 都市構造と交通体系」レジュームをお配りしております。資料の説明につきましては以上でございます。

会議に先立ちまして、福田市長から皆様にご挨拶を申し上げたいと存じますので、市長、よろしくお願いたします。

市長あいさつ

（福田市長）

お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。本日はゲストアドバイザーとして大西先生にお越しいただいております。大西先生には昨日も臨海部関連の会議で座長として参加していただき、2日間にわたり日本学術会議の会長を拘束することになり、本当に感謝しております。大西先生には川崎市の行政に深く関わっていただき、川崎市総合都市交通計画策定にあたって大変なご尽力をいただき、川崎市のことをよくご存じでいらっしゃいます。本日も有意義な会議にさせていただければと思っております。よろしくお願いたします。

出席者紹介

（事務局）

<委員紹介、事務局紹介>

## 1 テーマ「都市構造と交通体系」

（座長）

おはようございます。大西先生の講演の前に、次第に従って進めさせていただきます。まずは、2月に開催された川崎市総合計画市民検討会議の開催結果報告をお願いしたいと思います。

（唐仁原都市経営部長）

<資料1・2説明>

（座長）

今のご説明に対して、質問や意見、補足があればよろしくお願いたします。（なし）

それでは、今のご報告を踏まえ、まちづくり局総務部長より都市構造及び交通体系についてご説明をお願いします。

(綿貫まちづくり局総務部長)

<資料3・4説明>

(座長)

ありがとうございました。これで概要がわかりました。議論に入る前に、市民検討会議の検討結果や都市構造や交通体系の説明に基づき、川崎市に深く関与してこられた大西先生にコメントをいただきたいと思います。大西先生はご都合により11時50分には退席していただく予定です。

(大西ゲストアドバイザー)

川崎市とは長いおつきあいで、総合計画に関わったこともありますし、映画のまちなど文化的な側面でお手伝いをしたこともあります。最初に交通に関わりましたのは1990年頃で、川崎区の中心から臨海部までをつなぐモノレールの導入調査に2～3年間取り組んだことがあります。当時の市職員の方は、参考になる例があるということで、私は連れて行ってもらえなかったのですが、オーストラリアへ出張に行かれました。また、大師線の連続立体交差事業ですが、川崎市本庁舎前駐車場の地下を通過する予定だった計画に一旦区切りをつけ、市民の交通利便性を考え、大師線の予定資金を南武線の連続立体交差に使った方がよいという提言をしました。そのほか、川崎縦貫高速鉄道線(地下鉄)整備事業に携わったことがあり、新川崎駅のスタジアムの前に駅を新設する計画にも関わりました。川崎の交通に関しては、武蔵小杉の開発や横須賀線の新駅、川崎駅周辺開発などの前向きな話がたくさんある中で、私のところにくるのは、基本計画がうまくいかないの見直すといった話が多かったように思います。そういったことから、市民の皆さんから直接お話しをいただくこともありました。

川崎市総合都市交通計画に関して1枚にまとめましたので、それをご覧になりながらお聞きいただければと思います。綿貫部長から先ほど都市構造及び交通体系についてご説明がありました。私が依頼されたタイトルも同じものですので、何を付け加えるのかという気もしますが、安心していただくためと、少しニュアンスの違うところがあるのかもしれないので、本日は3つ程度に分け簡単にお話させていただきます。

順番につきましては、初めに「市を取り巻く交通体系」を取り上げて広域的な視点を強調いたしました。先ほどのプレゼンでは、身近な交通に焦点を当ててはどうかというお話でしたので、2番目の「市内各所の交通の課題」という日常生活圏にスポットを当てた課題の優先順位の方が高くなるかとも思いますが、このレジュメではもう少し広域的な視点を最初に持ってきました。

川崎市は、東京圏の一画で非常に発展したチカラのある市ですが、東京と横浜あるいは東海道等の少し広域的な交通体系の中に組み込まれて部分をなしており、自立しているとは言えません。川崎市の悲願とも言えるかもしれませんが、横浜・東京間の動きの中で川崎市を横断的に貫く部分は発達してきたものの、北西から南東にかけての縦断方向は南武線しかなく、強くありませんでした。そこで、縦貫鉄道という発想が生まれたのだと思います。しかし、実際には横断方向の鉄道等を利用した新宿、渋谷、横浜エリアを取り込んだ生活パターンがかなり多く、縦断方向にどれだけの動きがあるかはわかりませんでした。ただ最近では、武蔵小杉や川崎駅周辺の開発などを契機として市内の移動が増えていると思われ、縦断方向の重要性も増していると考えられます。

新たな要素としては、川崎市外も含め、羽田の再国際化で羽田空港の役割が大きくなっていく中で、羽田と川崎をどう結び付けるかということがあります。殿町から直接行くという方向で動

いていると思いますが、羽田をうまく活用すべく、関連した道路の整備や将来に向けた鉄道の利便性向上方策などを考えていく必要があります。また、リニア新幹線が 2027 年に開通し、品川と相模原に駅ができますが、横須賀線の活用なども視野に入れ、川崎駅との関係がどうなるかも考える必要があります。市内の動きとしては、武蔵小杉駅周辺の住宅系を中心とした開発や、川崎駅周辺の業務、商業、アミューズメント系の開発集積が相当進んでおり、そこへ向かう人の流れが増加傾向にありますので、拠点強化の意味で、川崎市内外とこうした拠点とのつながりを新たな要素として考えていく必要があるかと思っています。

市民の皆さんにとっては、身近な交通の利便性向上が大きな関心事だと思いますので、市内における交通に関してもきめ細かく考える必要があります。駅が多いので、駅を中心とした生活圏の移動の利便性向上をきめ細やかに考えていくことが基本になると思います。川崎縦貫鉄道（第 1 期）には様々な効果がありますが、コストがかかり経営が大変という結論でした。コストを一番抑える案にしても、小田急の協力が得られた上で、駅や車庫をつくるのが前提になっており、それによるコストダウンが組み込まれないと実現は厳しいということです。ただ、縦貫鉄道（地下鉄）を使って東横線や JR に流れて東京都心に向かうという新しいルートが開けることになるため、例えば、小田急にとっては新規乗客増があまり見込めないなど、関連私鉄との協力が簡単ではないような気がします。我々が縦貫鉄道を試算した 2～3 年前と比べても状況は好転しているとは言えませんが、一方で川崎市は人口が伸びていますので、なるべく早く開業しないと、一番客が多い時期を逃してしまうことになります。何人かの委員がニュアンスの違う思いで報告書をまとめたように思いますが、私のニュアンスとしてはなかなか厳しいということで、それ以外の方向を考えることも重要かと思っています。具体的には、最寄りの拠点駅に向けたバス、自転車などのサービスをきめ細かく配置することによって、川崎市内の起伏のある地域である交通不便地帯に住んでおられる方々の交通利便性を少しでも向上させる必要があると思います。市内各所の交通課題のひとつひとつに取り組んでいくことが大事で、交通事業者と市が協調していく、あるいは、タクシーや宅配事業者などのいろいろな輸送事業者に垣根を越えて人やものを運んでもらうべく、交通事業者の範疇を拡大しながら連携することも必要かと思っています。

3 番目は「その他の課題」ということで、いくつかテーマごとに記載しました。まず安全性が重要です。南武線の連続立体交差事業が始まることになると、安全確保にも役に立つわけです。また、危険回避のためにホームドアを市内に整備する必要がありますし、自転車専用道・専用レーンもきめ細やかに整備していくことが必要です。2 つ目は低炭素化で、昨日の臨海部の話の中でも、新たな水素エネルギーを移動にも使うなどいろいろな意見が出ていました。ハイブリッド・電気自動車の普及に向けては、燃料電池開発や、川崎市に開発者がいるバッテリーの普及など、いろいろな方法で新技術の導入を含めて低炭素化を図っていくことが重要です。また、快適、利便性は交通にとって当然ですが、様々なニーズを把握して、それに応じた政策を行う必要があります。ただし、持続的であることと、低コストであることが重要で、川崎縦貫鉄道の例でもそうですが、輸送需要に応じて最適な交通機関を選ぶということが大切です。日本では人口のピークが見えており、かつ公共交通を週 10 回も利用するサラリーマン層が減っていくので、定期で利用する安定的な客が減っていきます。その中で、いかに最適な交通手段を供給していくかが今まで以上に重要な課題になります。川崎市ばかりでなく、いくつかのところでいろいろな計画

の見直しを担当しましたが、交通事業には計画の3倍お金がかかり、やり始めると止まらなくなって途中で大変な思いをするというのが通例でした。最初の計画における将来の利用客予測が大事で、採算が取れるように数を決めるやり方がとられてきましたが、そこを甘く見積もると後でつけが回ってくることになります。バリアフリー化については当然のことですが、身障者だけでなく、高齢者のことも考えなくてはなりません。元気な若い世代が交通手段を利用する時代から変わるので、それに対応したユニバーサルデザインを考える必要があると思います。最後になりますが、川崎市はバス事業だけで鉄道事業がないため、市に交通の専門家が育ちにくいということがあります。実際の事業は事業者がやるにしても、交通のマネジメントという観点から市も深くコミットしていく必要がありますので、事業者と人事交流しながら、事業者の事情もわかったうえで適切な計画が作れる職員を育成することが必要になります。

(座長)

ありがとうございました。川崎市でのご経験、日本全体、世界全体を見渡したうえでの先生のご意見に関して、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。40分程度の時間もごさいますので、しっかりと議論ができるかと思えます。

(平尾委員)

先生のお話のポイントの1つは縦貫鉄道という縦の交通体系の強化だと思います。川崎の広域的な交通体系の未来を考えた時に、相模原市の2027年のリニア新幹線の開通、羽田空港国際化の更なる進展、またそれらに伴う人の動きの変化などがあり、夢物語のようですが、小田急の多摩ニュータウン線を相模原まで伸ばして縦貫鉄道とつなぎ羽田空港につなげると、リニア新幹線から相模原-羽田空港間につながります。こういった日本の新しい交通のイノベーションの中で、川崎の交通体系を縦貫鉄道とつなげて相模原と羽田空港、小田急と京急、縦貫鉄道をつなげるといった構想を、先生はどのように思われますか。

(大西ゲストアドバイザー)

総合都市交通計画と並行して、縦貫鉄道についての調査も、先ほどおっしゃったようなことも検討項目に含めて2年ほど行いました。リニア新幹線の整備は確実ですが、どのようなダイヤになるのか、相模原がどの程度重要な駅になるのかはわかりません。品川駅にはすべて停車しますので、川崎市民の多くは品川駅に行くことになるかもしれません。小田急がどうするかはわかりませんが、相模原市からの委託で新駅構想調査に参加した際に、相模原市のリニア駅勢圏には400~500万の人口があり、結構大きいことがわかりました。しかし、小田急の動きに依存するというので、それも調査したのですが、正確には覚えていません。品川駅に皆が行くということならば、現在の横須賀線でも済むのですから、縦貫鉄道の必要性にはつながりにくいと思います。

川崎縦貫鉄道は、外から鉄道を通してまた鉄道の外へ行く人が多く、縦貫の中に起終点のどちらかがあるという人は少ないのです。川崎縦貫鉄道は、川崎市のためだけでなく、横須賀、横浜、東京の人のためにつくるという面もあります。川崎市の地理的立場からすると、そのようなことを考慮することも重要ですので、その点は他の鉄道と少し性格が異なる面があります。

(中井委員)

私は10年ほど、市の川崎駅周辺整備のお手伝いをしています。全般的に首都圏の鉄道においては、定期の通勤客だけでなく全体の乗降客数も減り始めています。そうした中で都心直結線は私

鉄にとって重要な路線であり、南武線、川崎縦貫線といった直結線へのフィーダー路線は苦しくなる一方だと思います。したがって、新しいフィーダー路線をつくるのは現実味が少ないと思います。環状方向の交通は重要ですし、縦断方向の交通体系は川崎市内だけをみれば重要ですが、先行きは明るくなく、どうサービスを維持するかが課題の中心であり、下手をするとサービスの質自体が低下する恐れもあると考えます。

交通の観点からもう1点申し上げますと、高齢者のトリップ数は上がっており、首都圏のパーソントリップ全体においても同様です。2～3年前の首都圏のパーソントリップでは初めて自動車が減って鉄道が増えたのですが、高齢者の増えているトリップの部分では鉄道は増えていませんでした。高齢者は私事による移動が多く、車を多く利用して鉄道はあまり使わないからです。どうすれば高齢者に公共交通を利用していただけるかが大きな課題だと思います。鉄道事業者のこれまでの目標は通勤のオンピーク時の環境改善でしたが、これからはオフピークのサービス向上に切り替える必要があると指摘を続けてきました。例えば、欧米で一般的に用いられているオフピーク運賃の導入や安全性の向上などです。また、小田急の方とお話する中で知ったのですが、バリアフリーの観点からは上りよりも下りのエスカレーターが重要であり、導入を進める必要があるとのことでした。

フィーダー路線が厳しいことを考えると、都市構造については、これまで広域拠点として重点的に公共投資してきた川崎や武蔵小杉、新百合ヶ丘のペースを落としてでも、地域生活拠点をどうしていくかが大きな課題だと考えます。最も問題となるのは鷺沼・宮前平だと思います。小田急線において、都心直結方向では新百合ヶ丘よりも相模大野・町田が最も大きく、100万人規模になります。田園都市線では溝の口よりも二子玉川とたまプラーザが大きいです。川崎市は細長いため、両側の拠点との連携という視点での拠点づくりは可能なのですが、鷺沼・宮前平はそこから外れて空白地域となっています。ここは住宅地域で、今後高齢者が増える地域でもあることから、鷺沼・宮前平周辺を地域生活拠点というハイレベルの拠点としてどのように形成していくかが大きな課題だと考えます。

(大西ゲストアドバイザー)

東急田園都市線沿線は、縦貫鉄道でカバーしようとしている地域と重なります。ここは川崎市の中で一番鉄道が弱いところです。そのようなところとフィーダーの後背地とをどのように結び付けていくのが大きなテーマだと思います。

(出石委員)

市は「広域」を縦断（南北）の意味で扱っていますが、一般的には近隣自治体間関係を指すのだらうと思います。

それはさておき、「市を取り巻く交通体系」が気になっています。私も大西先生と同じく横断方向の交通体系に関心があり、重要だと思います。縦貫鉄道の始点と終点を市内で乗り切るというのはあまり考えられないと思いますが、そこを使って市外に行く人あるいは市内に入ってくる人などの増加、つまり交流人口の増加につながるといったことに縦貫鉄道の1つの意味があると考えます。

自転車に関して、私は自転車の安全条例の策定等に携わったことがありますが、自転車専用道を整備しても、利用者がルールに従わない、専用道を使わないケースが多いです。これをどう改

善していくかが大切ではないかと思えます。確か岡山市だったと思えますが、自転車道がきれいに整備されているにも関わらず、そこをあまり走っていない様子を垣間見ました。

(大西ゲストアドバイザー)

縦貫鉄道が交流人口に資するという点はおっしゃるとおりだと思いますが、横浜市の地下鉄と比較すると、沿線の駅への乗降数が少なく通過交通が多いのが問題です。例えば、小田急から縦貫鉄道に乗り横須賀線に乗るといった感じで、サービスの中身が少し違います。市民から見ると、税金を使って横浜市民の利便性を増しているだけになるのでは、という批判もあります。

自転車に関しては、人間は自分よりも弱い立場の人と一緒にいて安心感を得るため、自転車利用者は歩行者とすると安心し、自動車とすると不安になります。そのため、きれいな自転車道があっても歩道を利用していることがあります。警察も歩道を走る自転車を取り締まるのではなく、自転車道を走る自転車の無灯火を取り締まっている光景をみます。自転車道上の安全性についても、自転車がすれ違えない場所ですれ違わせているところもありますし、自転車道で中央線を引くなど、もっと工夫していくべきではないかと思えます。

(垣内委員)

市のご説明の中で、住んでいる方の生活の質を考えて身近なところで街なかに出ていけるような地域にシフトするという部分について、すばらしいと思いました。その点に関して、アドバイスをいただきたいです。

イタリア、フランス、ドイツなどのヨーロッパ地域で、特に都市の中心部や歴史的町並みが残る場所では利便性は落ちるが車の乗り入れを規制するといった取り組みをし、そこにたくさんの人が集まってくるというメリットを追求することが増加しつつあります。何車線もあったような道路に車の乗り入れ規制をして徒歩・自転車に限定し、それによってゆったりとした雰囲気になり、まちの魅力を高め、交流人口を増加させている実感があります。

川崎市のような工業生産に秀でた都市も将来は衰退する可能性があると思えます。そのため、何で食べていくのかを考える必要があります。川崎市南部周辺はミュージアムができたことで文化的観点からイメージが大きく変わりました。川崎の交流館も、東海道の街並みを体験することができるということで、小さな施設ですがアジアの方（特に中国の方）が東京観光の途中で年間何万人も訪れています。このような試みも非常に重要です。川崎市には他にも生田緑地や多摩川などたくさんの魅力があり、まち歩きにふさわしい資産があります。まち歩きは、住民の方にとっては健康増進や散歩といった楽しみですが、外から来る方にとっても魅力になり得ると思えます。川崎市にはスポーツ施設や藤子・F・不二雄ミュージアム、岡本太郎美術館などがあります。駅から離れてはいますが、この一帯に自動車規制を少しかけ、自転車やウォーキングでの移動を交通体系の中に盛り込んでいただけないでしょうか。

フランスやイタリア、例えばパリには自転車共有システムヴェリブ (Vélib) があり、自転車スタンドで誰でも自転車を借りたり乗り捨てたりできます。これは住民の方にも好評です。他の公共交通機関と自転車スタンドを結びつけることで多様な選択肢を生み出します。こういったことも川崎市で盛り込めないでしょうか。川崎市にはたくさんの魅力がありますので、外の方にアピールして拠点だけでなく周辺にも足を運んでいただければ、商店街などにもメリットがあり、満足度も上がると思えます。

(綿貫まちづくり局総務部長)

歩いて暮らせるという視点は安全・安心に駅の周辺を散策できることにつながります。また、広域的な観点からの鉄道利用がそもそもあるのですから、フィーダーとしてのバスを利用するよりも、まちをコンパクトにして駅周辺に人が集まって暮らすことができれば、歩いて駅周辺機能を利用し普段の生活が送れます。

川崎市で車の乗り入れ規制について具体的に検討したことはありませんが、首都圏のいろいろなところで議論されておりますし、技術的には可能かと思えます。しかし、現実的には、課題があるとのことで、政策として踏み込むまでには至っていません。

(金子建設緑政局長)

私どもも自転車道に力を入れており、今年の2月に自転車利用の考え方をまとめました。ソフト対策ではルールやマナーを重視しており、まずは交通事故が起きた市内の32か所をリストアップし、そこから取り組もうとしています。また、都市計画道路の改良工事に合わせても自転車道をつくっていきます。横浜市では、自転車のシェア、レンタサイクルが、観光目的で導入されています。川崎市では臨海部の殿町で住民の方の意見を聞きながら検討をしています。生田緑地や藤子・F・不二雄ミュージアムなども、自転車で回遊できるようにしていきたいと考えます。

(大西ゲストアドバイザー)

車の乗り入れ規制は日本でも古くから議論されています。日本の解答は土・日・休日の歩行者天国でした。以前、交通セル方式という議論がありました。外周道路を設定し、そこから最寄りの駐車場まで行って車を降り、外周道の中のメイン通りは徒歩にするという都市計画でしたが、うまくいきませんでした。その理由は、外周道路沿道に店ができて繁盛することで道路の中が繁盛しなくなるためです。商店街はそれを恐れて、自動車でも来られる、また自動車には少し不利になっても歩道を広げるなどして徒歩でも来られるようにしました。長野市は壮大な計画をつくったのですが、沿道に店ができてしまい、善光寺の参道のところまで自動車が通っている状況になっています。土地利用規制と連動してやるべきで、アイデアはよいので部分的にどう実現していくかだと思います。川崎市は地下街があるのでそこで分離されています。またアーケードの中は交通が規制されています。ヨーロッパのものとは少しスケールが違いますが、それなりに目的は達していると商店街の人は考えているのではないのでしょうか。商店に買い物に行くだけではなく、音楽のまちや映画のまちを組み合わせ、楽しめる空間をつくるのがこれからのテーマだと思います。株式会社赤福（の子会社である有限会社伊勢福）が運営しているおかげ横丁は車規制があり、40ほどの店舗があり、歩くのが大変なくらいにぎわっています。どこにでもできるわけではないですが、平面的にリアルにテーマパークがまちに存在しています。地下街はそれに少し近いと思います。そのように人が集まることのできる拠点をいくつかつくっていくことが課題なのかもしれません。文化だけに特化する方法も、文化とショッピングを組み合わせる方法もあるかと思えます。

(座長)

川崎モンロー主義という言葉をよく聞きます。川崎は川崎のことしか考えておらず、首都圏域など超広域な圏域で、まちとしての機能を積極的に果たしていこうとしているのか疑問だということです。横方向は隣同士の都合になりますので、これは縦方向の話でいわれることです。私たち

が議論すべきは、広域拠点から地域生活拠点へと深化させていき、地域生活拠点における都市づくりのサービスをどう向上させるかという課題と、広域拠点間をどう結ぶかという課題だと考えます。非常に悩ましい課題ではありますが、それを鉄道で解決することはできません。なぜならば、東急電鉄はすでに目蒲線・大井町線を通じて羽田方向に続く路線を明確に意識し、世田谷区と環状8号線につながる議論を始めており、羽田方向の縦の軸ができる可能性があります。五島慶太（東急電鉄の事実上の創業者）が多摩川沿いに武蔵工大などの広大な土地を購入したのは、あの時代にモノレールを通す構想があったからだと聞いたことがあります。

なぜこのような議論が必要かという、川崎市が産業都市としての魅力をいつまで保てるかという問題があるからです。例えば、相模原市は新・産業都市構想を進めていますが、米軍跡地問題があり、非常に前広な考え方をしています。それが正解かどうかは別として、大田区の羽田の東京都部分の跡地をどう活用するか、ものづくりの前線である湾岸エリアと研究拠点のある相模原市一带とをどう結ぶかが重要だという議論が20年前からあり、今では実際にそういう立地になっています。大学の拠点もそのような立地になっています。知の拠点と生産の拠点、その中間にある例えば木型を生産しているようなマニファクチャータ的な職人マルチ集団、産業というものは、それらの非常に微妙な関係で形成されると思います。そのような場合に縦方向を他に委ねてよいのかという問題があります。

急進的に地域生活拠点のレベルを深めていくことが今回の議論で一番重要だと思います。先日も国土交通省に対して公園を見直し地域コミュニティの中核にすることを求め、方向転換をすることになりました。例えば、保育園の園庭と保育施設との関係を考えれば公園の果たす役割があるわけで、それが小学校単位か中学校単位かはこれからの議論で、地域包括ケアなどを考える場合にはそのような方向で議論します。その一方で、長期的スパンや広域的な戦略の中で広域拠点をどうつないでいくか、あるいはスーパーメガリージョン構想において直接名古屋が東京の郊外化する中で、川崎市の存在をどう位置づけるかという場合には、縦方向の議論も必要不可欠だと思います。

（大西ゲストアドバイザー）

前回の総合都市交通計画において、先ほどおっしゃったようなことを最初に議論しました。鉄道については当面南武線を強化することになりました。道路については、循環道路を東京側の計画と外郭環状道路とを一体化するかどうかという議論が残っており、東名まではできてきますのでその先の議論になると思います。業務上の交通に関しては道路が使われることが多いと思いますので、道路整備は川崎市にとって重要であり、東京都とうまく話して軌道に乗せることが優先順位として高いと思います。

鉄道については縦貫鉄道を意識してのお話だと思いますが、新百合ヶ丘までの延伸が検討されている横浜市営地下鉄3号線などとも一体で考える必要があると考えます。

（座長）

都心直結線すら厳しい状況です。東急電鉄などは複々線化を急いできましたが、鉄道で食べていけるのかという議論になりつつあり、フィーダ路線はなおさらです。結局は道路の問題です。広域拠点間をどうつなぐかを考えることを避けては通れない話になってきます。地域拠点の整備の話と、広域拠点の整備の話、広域間の話はなかなかスムーズにできません。それも承知の上で

どういう絵を描くかだと思います。

(中井委員)

そのとおりだと思います。道路は府中街道が弱いので、強くすることが重要だと思います。

(座長)

府中街道には非常に負担がかかってきます。環境や交通安全対策など様々な問題が街道沿いに出てきますので、地域拠点を描き出して拠点の魅力を高めようと努力しても、それで壊されてしまう可能性もあります。

(中井委員)

資料3の概念イメージ図において、一本横串に走っているものが都心直結線ならわかりやすいのですが、フィーダー線だというのが川崎市の弱いところだと思います。鉄道のフィーダー線の将来は明るくないと思いますので、道路やBRTで対策していくべきだと思います。

(綿貫まちづくり局総務部長)

補足させていただきますと、資料3の右側の概念イメージ図の最も外側の楕円は、左側の都市構造イメージ図で示した4つのエリアの楕円に該当します。南武線は川崎市の鉄道の縦の軸ですが、都心直結の民鉄（私鉄）線の方向性も考えて概念イメージをつくりました。

(座長)

民鉄は駅をショッピングセンター化して収支を確保しており、鉄道事業単体で成り立つのは難しいと思われます。川崎市がリーダーシップをとりつつ、多摩川沿いの各自治体とうまく連携し、川崎市民に、生活拠点が周辺の状況と密接不可分という意識を持っていただくことが大切だと思います。

(市長)

大西先生に質問いたします。人・モノの輸送に関して輸送業界の垣根を越えてというお話がありました。地域生活拠点をどうつくっていくかということについて少しお話いただけるとありがたいと思います。

(大西ゲストアドバイザー)

別の研究会でヤマト運輸（クロネコヤマト）の方とお会いする機会がありました。クロネコヤマトは全国にネットワークを持ち、物だけでなく人も運ぶという役割を果たせるのではないかと考えていますが、今は制度の制約がありできないというお話をしていました。タクシーは、人は運べるが物は運べないというように、それぞれ縦割りになっていますので、もう少し柔軟な発想で、運輸業者は人も物も運べるという制度にしていくと、いろいろなサービスが考えられると思います。いきなり公共交通といいますと、バスに目がいきがちですが、もう少し小さいロットで人や物を運ぶという利便性が普及していくと、特に高齢者は自分で買いに行く代わりに、ファックス等で頼んで物を運んでもらうこともできますし、また、病院に行くときは宅配便の車に乗せてもらうこともできると思います。従来の役割を柔軟にすることで、交通サービスを充実させる道があるのではないかと思います。今ある規制を整理して、縦貫鉄道をつくらうとしていたところに実験的に導入してみるのもよいと思います。川崎市はいろいろな交通手段があるので、今申し上げたようなことはそれほど必要ないかもしれませんが、へき地で一番見かける業者の車は宅配便だったりするわけですので、それを利用できれば便利ですし、宅配便も乗せたいと思って

いるのです。垣根がとれるとサービスが広がる可能性があるのではないかと思います。

(市長)

都心直結の私鉄業者ですら、駅のショッピングセンター化で収支を確保するということになり、業界の垣根を越えたことに取り組まないと、それぞれの業界も生き残っていられないでしょう。高齢化に伴う新たなニーズにマッチさせていくために、こういったアイデアをモデル的にやっていくのも面白いと思います。

(座長)

鉄道事業者は、「権利」という字を書いて土の中に5年ほど埋めておけば「利権」に変わる考える事業者と思われ、あまり能動的に動きません。乗降客の安全というところから始まって、あっという間に現在のような姿に変わり、さらに鉄道事業だけでは存立しないかもしれない状況に変わっていることに留意すべきだと思います。違う場面が次に来るということを予測しておかないと、ライフスタイルも違いますし、ニーズも変わってきていますので、せっかく整備したインフラが結局無駄な投資に終わってしまう可能性があります。様々な柔軟な手段、事業意欲をつなぎ合わせて別なものにしていくことが大切です。今はロジスティックコストが製品コストの2～3%を占めています。いかに荷を混載するか、空き荷にしないことが大事です。

(大西ゲストアドバイザー)

横須賀線武蔵小杉駅という新しい駅ができましたが、かなり離れたところにあります。JRが困り込んで東急東横線、南武線に加え横須賀線が入ってくると、駅の中で人が移動することになります。一度まちに出てショートカットで横須賀線と東横線をつなぐなどすると、まちと一体として駅を使うことになる、そういった考えがあってもよいと思います。駅の構内のように使える道路があって、そこに店もあるわけです。駅に直行するかたちで道ができていますので、商店街に入ると駅から遠ざかってしまいますので、線路際の道の土地利用を変えて行くということになるのかもしれない。そういった工夫も必要ではないかと思います。

(座長)

先生のおっしゃるとおり、愛知県でリニモが開業して、藤が丘駅で本当なら地下鉄と相互乗り入れするところ、絶対に一緒にせずに離してほしいということでした。離せば、乗降客がまちにあふれ、商店街が活性化するわけです。

(大西ゲストアドバイザー)

例えば北九州のモノレールも、利便性を考えればモノレールは駅と直結していた方が客は便利なのですが、商店街の反対で最初は小倉の駅から離れていました。今は直結しています。恒久的に考えると、便利さが勝るのかもしれませんが。武蔵小杉駅はもう固定されていますので、あとは人がどう歩くかです。

(座長)

一番分かりやすいのは、渋谷駅の京王井の頭線と山手線との適度な距離感だと思います。

(中井委員)

東京の地下鉄も改札を出ないと乗り換えできない駅がたくさんあります。その場合、PASMOもSUICAも乗り換え扱いになり、そこで新規にはなりません。JRも同じように、改札を出ても横須賀線で乗った時は乗り換え扱いにすれば、歩いて出て行く人が増えると思います。

(座長)

今一番問題になっているのは、富山駅（JR東日本と西日本）で、岐阜の高山線と新幹線のダイヤを合わせないのです。

(中井委員)

新富士駅も同じです。

(座長)

高山本線と新幹線のダイヤは合わせてほしいところです。

(中井委員)

自由通路もつくっていますが、SUICAを使って駅の中で買い物できるようにするなど、ローコストでできるはずですよ。

(綿貫まちづくり局総務部長)

横須賀線の武蔵小杉駅をつくった時、駅が先行して開業したのですが、南武線の改札を一度出たから外をまわって横須賀線の改札に入っても乗り換えにならないというシステムは導入していました。

(平尾委員)

ウォーキングは非常に大事なコンセプトだと思います。どこかのまちがウォーキングのポイントをスマホで測り、インセンティブを与えるような仕組みを作っていたかと思います。川崎市は多摩川沿いや緑地、向ヶ丘遊園などがありますし、健康増進、交通問題、高齢者の問題と併せるようなかたちで、ウォーキングをポイント化するなど、何か仕組みをつくったらどうかと思います。

(座長)

大西先生、ありがとうございました。(大西ゲストアドバイザー退出)

(中井委員)

自転車専用レーンは、出来るところから、順に出来ているため、ぶつ切りでつながっていません。なぜ専用レーンを使ってももらえないかを調べたところ、端点の処理が悪く、入り方がわかりにくいということと、駅の近くでは、駐輪場と自転車専用レーンがまったくつながっていないため、駐輪場へ行くのに専用レーンでないところを走っていかなければならないということでした。宇都宮、岡山、静岡はつながっていて、専用レーンを走っていけば駐輪場に着くようになっています。端の処理を上手くすれば、専用レーンも使ってもらえるようになると思います。

(座長)

広場公園という、いい加減な制度があり、駅前などに多いのですが、何にも特色がないのです。上下で駐輪場もよくしようとなれば、今の問題も解決します。これからは社会資本を単一の目的で整備するのではなく、兼用して多様にスペースや空間を利用すべきだと思います。社会資本の複合的な機能性を高めることが重要だと思います。

最後になりますが、市長より総括をお願いいたします。

(市長)

活発なご議論をありがとうございました。

首都圏全体の中での川崎市をみた場合、鉄道のフィーダー路線が厳しいのはよくわかりました。

一方で、首都圏全体の道路のネットワークとしては、3環状9放射の東名以外についての計画すら決まっていない状況ですが、川崎市だけでなく首都圏全体として絶対に必要なものですので、早急に一本化して計画を作成する必要があります。その中で川崎市としてできることをしっかりと考えていくべきだと思います。しかも、川崎モンロー主義ではなく全体のこととして考えていくべきだとも思います。

もう一方で地域包括ケアの話もあり、高齢社会の中で地域生活拠点を結ぶ移動手段を確保するためには、今までの発想にとらわれない仕組みを何としてでも考えださなければならないと感じました。大西先生からもよいアイデアをいただきましたので、何ができるか考えていきたいと思っています。ありがとうございました。

(座長)

定刻になりますので、事務局にお返しします。

### 3 その他（次回会議等の開催等）

(事務局)

ありがとうございました。資料5をご覧ください。3月23日に第3回の有識者会議を開催する予定です。まちづくり・防災・みどりということで議論をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。説明は以上でございます。

本日もありがとうございました。閉会いたします。

以 上